



REGIERUNG VON MITTELFRANKEN
Höhere Landesplanungsbehörde

Landesplanerische Beurteilung

für das Vorhaben

„Stadt-Umland-Bahn
Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach“

vom 24.01.2020

Aktenzeichen:

RMF-SG24-8314.06-05-2

- Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Versorgung bzw. Minimierung von Ausfallzeiten,
- der Bereitstellung von Betriebsstrom.

Maßgaben aufgrund von Belangen des Freiraumschutzes

- F 1 Zur Minimierung von Lärmeinwirkungen auf die Erholungsflächen im Regnitzgrund sind technische Möglichkeiten zur Minderung der Lärmentstehung und -ausbreitung einzuplanen.
- F 2 Die Nutzung einer neuen Brücke über die Regnitz ist dauerhaft auf die Züge der StUB und dessen Betriebsdienst, Busse des öffentlichen Personennahverkehrs und Einsatzfahrzeuge zu beschränken.
- F 3 Eine zusätzliche Querung des Regnitztales ist auf einer Brücke auszuführen, deren Konstruktion einschließlich erforderlicher Rampen sich dem Landschaftsbild möglichst unterordnet und einen ungehinderten Abfluss von Hochwassern sowie Luftmassen gewährleistet.
- F 4 Im Regnitzgrund sind Materiallager und Baustelleneinrichtungen auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken und ist die Baumaßnahme in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Ruhezeiträume möglichst zügig umzusetzen. Untergrundarbeiten sind in Abstimmung mit den Erlanger Stadtwerken im Zeitraum September bis März auszuführen.
- F 5 Bei der Querung der Brucker Lache zwischen Tennenlohe und Erlangen Süd sind Baumfällungen durch Nutzung des vorhandenen, straßenbegleitenden Weges und Bündelung mit dem geplanten Radschnellweg zu minimieren. Bäume, die geeignete Lebensräume zulassungskritischer Arten darstellen, z. B. Altbäume mit hohem Totholzanteil, sind vorrangig zu schonen. Sofern es für die betroffene Art geeignete artenschutzrechtliche Maßnahmen gibt, sind diese umzusetzen. Es sind voraussichtlich weitere Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
- F 6 Am Reutleser Weg nördlich der Überführung der Autobahn A 3 sind potenzielle Quartierbäume von Fledermäusen und Höhlenbrütern möglichst zu schonen und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen.
- F 7 Die Teilvariante 1012 ist nicht raumverträglich. Im Bereich Hutgraben ist Variante 1000 oder eine Streckenführung auf der Sebastianstraße bereits ab der Einmündung Am Wetterkreuz zu planen.
- F 8 Für den Artenschutz im Regnitzgrund sind Vermeidungs- und Minimierungs- sowie umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen sind frühzeitig mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.
- F 9 Die Nürnberger Straße zwischen Gebbertstraße und Stintzingstraße/ Komotauer Straße ist für den motorisierten Individualverkehr zu sperren und die StUB-Trasse anstelle der bisherigen Straße anzulegen.
- F 10 Es ist zu prüfen, ob die Nürnberger Straße zwischen Stintzingstraße/ Komotauer Straße und Am Röthelheim für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden kann, um die StUB-Trasse anstelle der Straße anzulegen.
- F 11 Bei Baulagern oder Zufahrten zum Baufeld ist der bauliche Bestand der Landesgrundwassermessstellen im Regnitzgrund zu gewährleisten.

besteht. Die Verkehrsbelastung auf der B 4 ist aber ausweislich der Verkehrsmengenkarte des Bayerischen Straßeninformationssystems (BAYSIS) seit der Planfeststellung sogar gestiegen. Somit kann ein Rückbau von Fahrspuren nicht planfestgestellt und daher auch nicht als Maßgabe formuliert werden. Auf die hohe Verkehrsbelastung weisen in der Anhörung auch das Staatliche Bauamt Nürnberg und das Sachgebiet Straßenbau hin und lehnen vorsorglich eine Trasse zu Lasten des Straßenquerschnitts der B 4 ab.

Die Bürgerinitiative „StUB ja, aber keine Kosbacher / Wöhrmühlbrücke“ fordert, dass in den städtischen Verkehrswegenetzen der motorisierte Individualverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen und auch Parkraum reduziert werden soll. Dem Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr sei auch auf den Hauptverkehrsachsen oberste Priorität einzuräumen. Der BUND Naturschutz in Bayern e. V. empfiehlt diesbezüglich dringend ergänzende Maßnahmen im Bereich Erlangen Süd bis Erlangen Zentrum zur Einschränkung des MIV. Dies betrifft v. a. die Nürnberger Straße, deren Charakter sich in ihrem Verlauf wie folgt ändert:

Zwischen ihrem Beginn an der Gebbertstraße und der Einmündung der Stintzingstraße führt sie durch ein Wohngebiet mit Geschosswohnungsbau und an einem Sportgelände vorbei. Der BN betont, dass dort nahezu kein Anwohnerverkehr stattfindet. Tatsächlich erfolgt die Haupteinschließung der Gebäude von den anderen Seiten (Gebbertstraße, Hans-Geiger-Straße) und gibt es allenfalls einen zweiten Erschließungsweg über die Nürnberger Straße, so dass ein Anliegerverkehr gering und voraussichtlich entbehrlich ist. Daher kann die Nürnberger Straße dort für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden, um anstelle der Fahrbahn einen besonderen Bahnkörper für die StUB unter Mitbenutzung durch den Stadtbus zu schaffen. Ein entsprechender Querschnitt ist in Abb. 72 des Erläuterungsberichtes dargestellt und wird auch vom BN für den Erhalt der Alleebäume uneingeschränkt empfohlen. Diese Lösung schont gliedernde und belebende Grünstrukturen im Siedlungsbereich (vgl. Grundsatz 7.1.3.5 Abs. 6 RP7) und erfordert keine erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 BayLplG). Auf der anderen Seite bestehen aus straßenverkehrlicher Sicht keine Bedenken. Daher wird als Maßgabe formuliert, dass die Nürnberger Straße zwischen Gebbertstraße und Stintzingstraße für den MIV gesperrt und die StUB-Trasse anstelle der bisherigen Straße angelegt wird (**Maßgabe F 9**).

Im Abschnitt zwischen Stintzingstraße/ Komotauer Straße und Am Röthelheim, wo sich der Raum zum Ohmplatz aufweitet, hat die Nürnberger Straße eine traufständige Bebauung und einen breiten Querschnitt mit Alleebäumen zu beiden Seiten. Hier sieht die Planung vor, den breiteren Querschnitt dafür zu nutzen, die Straßenbahngleise auf die Außenseite der Allee zu verlagern. Die Straße würde nicht verändert, die Radwege würden von der Alleeaußenseite in die Mitte an den Rand der Straße verlegt (vgl. Abb. 73 des Erläuterungsberichtes). Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) macht darauf aufmerksam, dass die StUB beim Übergang aus der Mitte des Straßenquerschnitts auf die Außenseite der Allee zweimal wahrscheinlich im spitzen Winkel den Radweg kreuzt. Beim Wechsel in diesen Querschnitt sollte daher so geplant werden, dass durch den gleichzeitigen Verschwenk des Radwegs, die Kreuzung möglichst rechtwinklig erfolgt (**Hinweis H 6**). Der VCD spricht sich jedoch für die durchgehende Anordnung von StUB und Radweg in der Mitte der Allee aus; die Straße würde auf der Außenseite der Allee neu angelegt (vgl. Abb. 74 des Erläuterungsberichtes). Diese Alternative wird gemäß Erläuterungsbericht im Zusammenhang mit einer Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus diesem Bereich der Nürnberger Straße diskutiert. Nachteilig ist, dass sich die versiegelte Fläche zu Lasten des Grünstreifens erhöht. Aus landesplanerischer Sicht ist zu prüfen, ob nicht auch dieser Abschnitt für den motorisierten Individualverkehr komplett gesperrt werden kann (**Maßgabe F 10**), um auch dort einen Querschnitt wie in Abb. 72 des Erläuterungsberichtes zu ermöglichen. Da der Abschnitt südlich der Stintzingstraße ohnehin für den Durchgangsverkehr gesperrt würde (s.o.), gäbe es auch in diesem Abschnitt keinen nennenswerten Durchgangsverkehr, denn dieser würde großräumiger über z. B. Gebbertstraße oder Koldestraße – Karl-Zucker-Straße fließen. Zugleich wären alle anliegenden Grundstücke weiterhin über untergeordnete Straßen an den Alleeaußenseiten (Strümpelstraße, Sudetenstraße, Ohmplatz) erschlossen. Umlenkungen des Anliegerverkehrs sind gering und daher für die Vermeidung von Eingriffen in die Allee verhältnismäßig. Die Maßgabe F 10 wird lediglich als Prüfauftrag formuliert, weil die verkehrstechnische Machbarkeit im Detail noch nicht nachgewiesen ist. Außerdem soll vor einer Festlegung den betroffenen Anwohnern noch

Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äußern. Es soll aber zum Ausdruck gebracht werden, dass diese Lösung aus raumordnerischer Sicht bevorzugt wird.

Nördlich der Reinhardstraße ist die Nürnberger Straße die einzige Fahrbahn und wird für den Anliegerverkehr benötigt. Zugleich verengt sich der Straßenquerschnitt und lässt nicht mehr für beide Fahrrichtungen genug Platz für einen besonderen Bahnkörper neben der Straße. Deshalb wird die StUB in nördlicher Richtung als besonderer Bahnkörper und in Gegenrichtung im Mischverkehr von MIV und StUB auf straßenbündigem Bahnkörper geführt (vgl. Abb. 75 des Erläuterungsberichtes). Alternativen wurden nicht vorgeschlagen und drängen sich nicht auf.

Ab dem Knotenpunkt Nürnberger Straße / Werner-von-Siemens-Straße verläuft die Vorzugsvariante in einem Verschwenk über Werner-von-Siemens-Straße – Sieboldstraße – Langemarckplatz – Henkestraße - Güterhallenstraße, während die Rückfallebene weiter der Nürnberger Straße bis zur Güterhallenstraße folgt. In der Werner-von-Siemens-Straße soll die StUB im bisherigen Mittelstreifen auf besonderem Bahnkörper mit Rasengleis geführt werden. Aus Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN) hat der Verschwenk durch die Sieboldstraße verkehrliche Vorteile. Er empfiehlt dringend die Sperrung der Sieboldstraße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Beethovenstraße oder sogar Mozartstraße für den motorisierten Individualverkehr. Eine Begründung ist in der Stellungnahme nicht enthalten. Ein erkennbarer Vorteil wäre, dass in der Werner-von-Siemens-Straße die Linksabbiegespur in die Sieboldstraße, die den für die StUB verfügbaren Raum einschränkt, entfallen könnte. Auch hierbei handelt es sich um ein Detail, dass auf Ebene der Raumordnung noch keiner Festlegung bedarf.

Für die Regnitzquerung wurde eine Nutzung vorhandener Talquerungen, zumeist des Büchenbacher Dammes, von Verbänden, Bürgerinitiativen und aus der Öffentlichkeit vehement gefordert. Verbunden mit der Forderung vorhandene Talquerungen zu nutzen, ist die Befürchtung, dass sonst der Verkehrsfluss beschleunigt würde und deshalb mehr Verkehr angezogen würde. Mehrfach wurde eingefordert, dass eine Streckenführung auf zwei der vier Spuren des Büchenbacher Dammes erfolgt. Diesbezüglich wird von der Bürgerinitiative „StUB ja- aber keine Kosbacher / Wöhrmühlbrücke“ argumentiert, dass der Autoverkehr für die angestrebte Verkehrswende in jedem Fall, d. h. selbst ohne StUB deutlich reduziert werden müsse durch z. B. Sperrung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr, Citymaut, Abbau der Parkmöglichkeiten und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Durch solche Maßnahmen und natürlich die Entlastungswirkung der StUB würde auf den Straßen Platz frei für die StUB.

Der Straßenquerschnitt des Büchenbacher Dammes weist von Erlanger Seite bis zur Regnitz je zwei Fahrstreifen in beiden Fahrrichtungen auf. An der Regnitz wird dann einer der inneren Fahrstreifen mit dem nördlichen Fahrstreifen zusammengeführt. Bis zur Ausfahrt auf die Schallershofer Straße gibt es nur noch einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Büchenbach aber drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Erlangen, danach dann wieder zwei Fahrstreifen je Richtung. Um der StUB zwei Fahrspuren zuzubilligen, würde daher nicht jeweils einer von zwei Fahrstreifen umgewidmet bzw. umgebaut, sondern teilweise würden drei Fahrstreifen in Richtung Erlangen auf einen reduziert. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung in Spitzenzeiten, wegen der diese Regelung geschaffen wurde, ist eine so drastische Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Straße für den MIV nicht vertretbar. Die Entlastungswirkung der StUB und die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minderung des MIV würden voraussichtlich ebenfalls nicht ausreichen, um die Verkehrsbelastung soweit zu reduzieren, dass durchgehend nur ein Fahrstreifen je Richtung ausreicht. Hinzukommt, dass eine mögliche Entlastung durch die StUB erst nach Inbetriebnahme, die Einschränkung des MIV aber schon während der Bauzeit wirksam würde.

Zwischenergebnis: In der Nürnberger Straße sind Einschränkungen des MIV verkehrsverträglich und für den Erhalt von stadtbildprägenden Grünstrukturen aus raumordnerischer Sicht erforderlich.

hätte erfolgen sollen. Man hätte sich bekannter Lärmbewertungsverfahren bedienen können, welche sowohl die Höhe der Lärmbetroffenheit als auch die Anzahl der Lärmbetroffenen für eine Variante aufsummieren und zahlenmäßig quantifizieren, z. B. die Lärm-Kennziffer (LKZ). Lediglich die Einhaltung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), d. h. den rechtlichen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, zu prüfen, greife zu kurz, da Lärmbetroffenheiten bereits unterhalb von deren Grenzwerten vorlägen. Geeignete Beurteilungs- und Bewertungsmaßstäbe im Raumordnungsverfahren seien die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 und damit Zielpegel von 45 dB(A) in der Nachtzeit und 55 dB(A) am Tag. Hierzu ist seitens der Höheren Landesplanungsbehörde anzumerken, dass in der Antragskonferenz vereinbart wurde, dass qualitativ vergleichende Aussagen zum Lärm auf der Ebene der Raumordnung ausreichend sind. Hintergrund ist, dass Lärmemissionen und –ausbreitung von Faktoren abhängen, die auf dieser Planungsstufe noch sehr variabel sind. Berechnungen hätten eine große Bandbreite oder Scheingenauigkeiten zur Folge.

Zahlreiche Anwohner verschiedener Straßen entlang der Teilvariante 1010 in Tennenlohe haben Einwendungen erhoben. Da diese Variante nicht weiterverfolgt wird, werden diese als erledigt betrachtet.

Die Bewohner der Friedrich-Bauer-Straße in Erlangen sorgen sich wegen der geplanten Trassenführung der Teilvariante 1018 (Vorzugsvariante) vor Verkehrsproblemen (s. C IV 2.2.1), Lärm und Erschütterungen. Gegen eine Streckenführung durch die Friedrich-Bauer-Straße wird zudem eingewandt, dass im Gegensatz zur ursprünglich geplanten Trassenführung entlang der B4 die Schienen nur straßenbündig und nicht mit Rasengleis verlegt werden können. Dies ist unzutreffend, denn „Der Trassenverlauf in der Friedrich-Bauer-Straße erfolgt in Mittellage auf einem besonderen Bahnkörper mit Rasengleis“ (Erläuterungsbericht, S. 122). Der südliche Fahrbahnrand bliebe erhalten, nach Norden würde der Fahrbahnrand um bis zu 5,10 m aufgeweitet. Die Höhere Landesplanungsbehörde geht davon aus, dass dadurch einzelne Bäume und Hecken entfernt werden müssen. Grundsätzlich ermöglicht der lange Realisierungshorizont Ersatzpflanzungen. Auf der Nordschleife der Friedrich-Bauer-Straße, die von einem Anwohner als alternative Streckenführung vorgeschlagen wurde, sind mehr Grünstrukturen vorhanden und wären daher mehr Eingriffe nötig, trotzdem bliebe nach erster Einschätzung ein Sicht- und Lärmschutz in höherem Maße gewährleistet. Die Rückfallebene entlang der B 4 würde Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes der Friedrich-Bauer-Straße vermeiden und ist diesbezüglich vorzugswürdig.

Die Nürnberger Straße ist eine stadtbildprägende Allee mit auch ökologisch wertvollem Baumbestand, dessen Erhaltung nach dem Grundsatz 7.1.4.1 Abs. 2 RP7 ein besonderes Gewicht zukommt. Ihr Status als öffentliche Grünfläche bzw. Parkanlage ist in Bebauungsplänen festgesetzt. Die Allee dient nach den Erkenntnissen der Anhörung als öffentlich nutzbarer Erholungsraum und verbessert das Stadtklima nachhaltig. Zwischen Gebbertstraße und Stintzing-/Komotauer Straße weist der Querschnitt der Allee eine zu geringe Breite auf für einen eigenen Gleiskörper parallel zur Bestandsstraße. Eine Minderung und Einschränkung der jetzigen Grünflächen, würde die Aufenthaltsqualität mindern. Ein Straßenquerschnitt wie in Band A, Abb. 20 oder 21, d. h. Verlagerung entweder der StUB oder des MIV auf die Außenseite der Allee, wird vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN) und in Äußerungen aus der Öffentlichkeit abgelehnt. Akzeptiert würde die Nutzung des jetzigen Straßenraums, wie in Band A, Abb. 19 und im Erläuterungsbericht, Abb. 72 dargestellt. Danach würde der Abschnitt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, die bisherige Fahrbahn für die StUB genutzt und so die Allee nicht beeinträchtigt. Da diese Variante auch vereinbar mit den raumordnerischen Belangen des Verkehrs (s. C IV 2.2.2) ist, ist sie aus landesplanerischer Sicht klar vorzugswürdig und wird als Maßgabe formuliert (vgl. **Maßgabe F 9**).

Im weiteren Verlauf der Nürnberger Straße bis zur Werner-von-Siemens Straße solle der Baumbestand ebenfalls weitestgehend erhalten bleiben. Hier hält der BN eine durchgehende Führung des Gleiskörpers innerhalb der Alleebäume ebenfalls für notwendig, gegebenenfalls in Kombination mit einer Einbahnstraßenregelung für den motorisierten Individualverkehr, da durch den Wechsel von der Außen- auf die Innenseite Baumfällungen notwendig würden. Aus der Öffentlichkeit wurde eingewandt, dass die Verschwenkung in eine Grünanlage auch dem Minimierungsgebot für Schallemissionen und Erschütterungsbelastung widerspreche, da in den erforderlichen

Kurvenbereichen wesentlich mehr Lärm und Erschütterungen emittiert würden. Aus landesplanerischer Sicht kann die Nürnberger Straße auch zwischen Stintzingstraße/Komotauer Straße und der Straße Am Röthelheim ohne wesentliche Nachteile für die Erschließung von Grundstücken für den MIV gesperrt werden (s. C IV 2.2.2). Dies sollte näher untersucht werden (vgl. **Maßgabe F 10**).

Nördlich der Straße Am Röthelheim ist eine Freigabe der Nürnberger Straße für den MIV zur Erschließung der anliegenden Grundstücke erforderlich. Wegen Abbiegespuren sind auf der Westseite teilweise bereits keine Alleebäume vorhanden.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gegen die Gleisführung der Teilvariante 1029 (Vorzugsvariante) durch Sieboldstraße und Langemarckplatz in die Henkestraße argumentiert. Mit dieser seien die Zerstörung eines 100 Jahre alten Parks am Langemarckplatz mit altem Baumbestand, die Vernichtung einer grünen Erholungsfläche für Innenstadtbewohner, dafür Lärm und negative Auswirkungen auf das Stadtbild verbunden. Der ZV StUB erläutert, dass nur entlang der Trasse einzelne Bäume gefällt werden müssten aber weder für Baustelleneinrichtungen noch für die Haltestelle am Langemarckplatz. Dadurch ändert sich nach Einschätzung der Höheren Landesplanungsbehörde auch der Charakter des Platzes nicht. Aus Sicht der Höheren Naturschutzbehörde sind in der Erlanger Innenstadt sowohl die Teilvariante 1029 durch die Sieboldstraße als auch die Variante 1000 durch die Nürnberger Straße (Rückfallebene) realisierungsfähig, wobei Teilvariante 1029 bezogen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie bezogen auf den Artenschutz leichte Nachteile aufweise.

Auch in der Rathgeberstraße in Herzogenaurach (Teilvariante 1058 = Vorzugsvariante) befürchten Anwohner Lärm, Erschütterungen und v. a. Verkehrsprobleme, die in C IV 2.2.1 behandelt wurden. Öffentliche oder private Grünflächen, z. B. Straßenbegleitgrün sind nicht betroffen, zumal die Gleiskörper straßenbündig geplant sind. Zu Lärm und Erschütterungen liegen keine Erkenntnisse vor, die Zweifel an der Einhaltung von Grenzwerten wecken. Auch zu Lärmbetroffenheiten unterhalb der Grenzwerte wird auf die Detailplanung verwiesen.

Zwischenergebnis: Die Rückfallebene weist beim Wohnumfeldschutz bzw. für den Erhalt von städtischen Grünflächen jeweils leichte Vorteile gegenüber der Vorzugstrasse auf entlang der B 4 (statt Teilvariante 1018 durch die Friedrich-Bauer-Straße), über Neuer Markt (statt Teilvariante 1029 über Sieboldstraße) und über die Flughafenstraße in Herzogenaurach (statt Teilvariante H 1058 über Rathgeberstraße). Diese sind in die Abwägung einzustellen.

VII.2.2 Wasserwirtschaft und Bodenschutz

VII.2.2.1 Schutz des Wassers

Alle Trassenvarianten queren an verschiedenen Stellen die Flusstäler der Gründlach, Regnitz und Aurach. Gründlach und Aurach sind Gewässer II. Ordnung und Zuflüsse der Regnitz (Gewässer I. Ordnung).

Das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie sind zu beachten. Die Auswirkungen sind nach Empfehlung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg insbesondere bei der Entwässerungsplanung und bei strukturellen Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausgleich zu berücksichtigen und ergänzend sollte eine Einschätzung hinsichtlich des Zug- bzw. Gleisbetriebs (z.B. durch Gleisabrieb, Einsatz von Schmierstoffen und Pflanzenschutzmitteln etc.) erfolgen.

Der Bezirk Mittelfranken vertritt die fischereilichen und fischökologischen Belange und fordert den Verzicht auf Einsatz von gewässerbelastenden Herbiziden zur Gleispflege im Bereich von Gewässerquerungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Stoffeinträgen in der Bauzeit (vgl. **Hinweis H 8**). Soweit nicht ohnehin fachgesetzliche Regelungen zum Herbizideinsatz bestehen, bedarf es auf Ebene der Raumordnung hierzu noch keiner Maßgaben. Für die Regelung von Stoffeinträgen in der Bauzeit müsste die Lage der Baustellen insbesondere für die Fundamente der Brückenpfeiler genauer bekannt sein. Es wird daher jeweils auf das Planfeststellungsverfahren